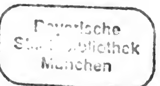
EIN ZOLLBÜNDNIS MIT DEN NIEDERLANDEN: VORTRAG, ...

Günther K. Anton




Bayerische
Staatsbibliothek
München

Meine Herren!

Im Januar 1896, als unser Kaiser anläßlich des Jameson-Raubzuges sein bekanntes Telegramm an den Präsidenten von Transvaal gerichtet hatte, sprach die Zeitung „Standaard", das Organ Dr. Kuyper's, des gegenwärtigen Ministerpräsidenten der Niederlande, sich dahin aus: in der auswärtigen Politik gelte die Regel, wer nicht beißen könne, der dürfe auch nicht bellen. Das mächtige deutsche Reich sei im Stande, zuzubeißen, wenn Transvaal bedroht werde, und könne deshalb auch bellen; das kleine Holland aber sei zu schwach, insbesondere erinnere seine Flotte viel zu sehr an altes Eisen, als daß es in der Not auch wirklich beißen könnte; es dürfe daher weder klaffen noch muckſen, sondern müsse sich still verhalten, strengste Neutralität wahren.

Dem „Standaard" antwortete Dr. Valckenier, Chefredakteur des Utrecht'schen „Dagblads", daß bei der gegenwärtigen Weltlage die Neutralität Hollands keineswegs eine Garantie seiner Unabhängigkeit sei. Im Falle eines europäischen Zusammenstoßes werde sich niemand um diese Neutralität kümmern,

Holland überall Feinde, nirgends Freunde erblicken. Wolle es zu Ehren kommen und seine Unabhängigkeit wirklich sichern, so müsse es bei einem Größeren Schutz suchen, und dieser Größere könne nur das Deutsche Reich sein. Wenn Holland sich ernsthaft bemühe, seine Wehrkraft zu heben, wenn es ein gutes holländisches Armeecorps an die Seite der achtzehn deutschen stelle, so werde seine Bundesgenossenschaft dem Deutschen Reich etwas wert und dieses nicht abgeneigt sein, mit seiner Macht die Unabhängigkeit Hollands zu garantieren.

Der meines Wissens hier zum ersten Male gemachte Vorschlag eines politischen Schutz- und Trutzbündnisses zwischen Holland und Deutschland fand in deutschen Zeitungen, wie z. B. in der Kölnischen und Vossischen, wohlwollende Besprechung. Er ist seitdem wiederholt in der Presse beider Länder, aber auch in der des Auslandes, zur Sprache gekommen, meist in Verbindung mit einem anderen Vorschlage, der ein wirtschaftliches Bündnis bezweckte in Gestalt einer Zollunion der beiden Staaten. Schon 1834 hatte der holländische Finanzminister sich für den Eintritt Hollands in den damals eben ins Leben getretenen deutschen Zollverein ausgesprochen und als einziges Hindernis die Abneigung seines Königs bezeichnet. In Verbindung mit dem politischen Bündnis trat mir dieser Gedanke zuerst entgegen in einer kleinen Arbeit über die alldeutsche Bewegung in den Niederlanden, die im Sommer 1897 in der vom Alldeutschen Verband herausgegebenen Sammlung von Schriften über den Kampf um das Deutschtum erschien. Ihr Verfasser, Fritz Bley, stellt in ihr als Zielpunkte der alldeutschen Bewegung in den Niederlanden in erster Linie hin: den Abschluß und die spätere staatsrechtliche Vertiefung eines wirtschaftlichen und staatlichen Bündnisses für ewige Zeiten zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn auf der einen und den Niederlanden auf der anderen Seite.

In Holland sei es eine Erwägung des Verstandes, die zum Anschluß an Deutschland dränge, Holland brauche unsere Ansiedler und unsere Machtstellung für seine Überseegebiete, die es allein nicht mehr zu schützen und zu entwickeln vermöge. Wir unsrerseits brauchten diese übrigens bereits tief mit deutschem Blute gedüngten holländischen Neuländer als unerläßliche Erweiterung unseres Wirtschaftsgebietes; wir brauchten auf dem Rhein bis an dessen Mündung den freien Verkehr, den uns Hollands stiller Widerstand erschwere. Der zollamtliche Anschluß, eine gemeinsame Land- und Seewehrverfassung, erstere mit hochdeutscher, letztere mit niederdeutscher Befehlssprache, und eine gemeinsame, im niederländisch besonnenen und auf das Zweckmäßige gerichteten Geiste geführte Verwaltung unserer Überseeländer: das sei die Aufgabe des niederländisch-deutschen Bündnisses.

Diese Erweiterung des ursprünglichen Gedankens fand damals, ihrer alldeutschen Herkunft ungeachtet, ein sehr zustimmendes Echo im Amsterdamer Handelsblatt. Dann schwieg die öffentliche Diskussion eine Zeit lang, bis sie im Herbst 1899 auf's neue angeregt wurde. In der nun folgenden Zeit bis zum Sommer 1900 kam es zu einer Hochflut der verschiedensten Meinungsäußerungen. Ich muß es mir versagen auf die Kundgebungen des Alldeutschen Verbandes und die mannigfaltigen Artikel in holländischen, vlämischen und deutschen Zeitungen und Zeitschriften einzugehen, in denen nicht nur Redakteure, sondern auch Handelsherren, Parlamentarier, Staatsmänner und Gelehrte das Wort ergriffen*). Ich kann mich

*) Einen zusammenfassenden Überblick der holländischen Preßstimmen giebt A. Sartorius Freiherr von Waltershausen in seinem Aufsatz: Ein deutsch-niederländischer Zollverein (Zeitschrift für Socialwissenschaft, III. Jahrgang, 1900). Weiter kommen außer den im Text genannten Schriften in Betracht die „Germania“, Zeitschrift für vlämische Bewegung, 1899; Reismann-Grone: Die deutschen Reichshäfen und das Zollbündnis mit den Niederlanden, Bericht erstattet dem

mit der Zusammenfassung begnügen, daß die Meinungen in den Niederlanden geteilt waren. So sehr die deutsche Presse Grund hatte, die dort zu Tage getretene deutschfreundliche Strömung mit Genugthuung zu begrüßen, so wenig war doch zu verkennen, daß der Bündnisgedanke zwar an Kraft gewonnen hatte aber zugleich immer mehr unter den Bann einer Empfindung geraten war, die sich gegen seine Verwirklichung sträubte. Würde ich die Entwicklung der niederländischen Gefühle hinsichtlich des Bündnisses durch eine Linie vergegenwärtigen, so müßte ich eine Kurve zeichnen. Rasch aufsteigend seit 1896 war sie im Herbst 1899 schon unter ihrem Höhepunkt angelangt und fiel dann in noch rascherem Tempo. Die Ursache dieses Auf- und Absteigens liegt nicht in der Sache selbst, sondern nach meinem Dafürhalten in Folgendem. Die freudige Zustimmung, die der Bündnisgedanke anfangs in einzelnen Kreisen der Niederlande gefunden hatte, und die von hier aus sich hätte fortpflanzen können durch das ganze Volk, entsprach weniger kühl berechnenden Erwägungen des Verstandes als einem momentanen Überquellen des Gefühls. Dieses war hervorgerufen durch die anfängliche ritterliche Stellungnahme unserer Regierung in Südafrika einerseits, durch die Rückwirkung der Dreyfus-Affaire auf die holländischen Sympathien für Frankreich und durch das Schicksal Spaniens im Kriege gegen die Vereinigten Staaten andererseits. In dem Maße aber, als es immer deutlicher wurde, daß unsere Politik in Südafrika eine andere Richtung einschlug, als sie nach der Depesche unseres Kaisers den Niederländern vorgezeichnet er-

Alldeutschen Verbandstag zu Hamburg am 30. VIII. 1899; W. Lexis: Die Zukunft Hollands und seiner Kolonien (Allgemeine Zeitung, München, 1900. Nr. 51); Ernst Francke: Zollpolitische Einigungsbestrebungen in Mitteleuropa (im 90. Bande der Schriften des Vereins für Socialpolitik, 1900); von Halle: Die volks- und seewirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Holland (in seinen Aufsätzen: Volks- und Seewirtschaft, 1902).

schien, mußte ihre Hinneigung zum stammverwandten Deutschen Reich eine immer zunehmende Abkühlung erfahren. Die Stimmung in den Niederlanden nicht dem Deutschen Volk, sondern der Deutschen Regierung gegenüber ist heute eine gänzlich andere als vor fünf Jahren. So sehr ich das bedauere, so begreiflich finde ich es doch, daß unsere auswärtige Politik die Gefühle, die die Niederländer 1896 und später uns entgegenbrachten, in ihr Gegenteil verkehrt hat. Ist doch selbst vom deutschen Standpunkt aus betrachtet die Art und Weise, in der wir den leider für uns unvermeidlichen Bruch mit unserer früheren Politik in Südafrika vollzogen haben, nur zu beklagen. Wie sehr auch unsere Regierung durch die Aufrechterhaltung freundschaftlicher Beziehungen zu Großbritannien unserem Vaterlande die größten Dienste leistet, so bedauerlich ist die Form, in der sie ihre Auffassung nach außen hin zu dokumentieren für nötig hielt.

In dieser Weise erklärt es sich meines Erachtens, daß auch solche Niederländer, die warm für den Bündnisgedanken eingetreten sind, heute zu zweifeln begonnen haben, ob ein Bündnis mit Deutschland wirklich im Interesse ihres Vaterlandes liege. Das wird der aufrichtig bedauern, der eine Annäherung der beiden Staaten als für sie beide nützlich erachtet. Will man den von diesem Standpunkt aus beklagenswerten Umschwung wieder in sein Gegenteil verkehren, so wird man das niemals erreichen auf dem Wege von Taktlosigkeiten, wie sie leider unser Alldeutscher Verband sich hat zu schulden kommen lassen, und noch viel weniger auf dem Wege unpassender Vergleiche und versteckter Drohungen, wie sie im verwichenen Sommer ein anonymer Artikel in den Grenzboten enthielt. Er hat viel böses Blut in den Niederlanden gemacht, während in ihm bei uns eine Zeitung vom Range der „Täglichen Rundschau“ wegen der

sachlichen Art seiner Behandlung und des warmen Tones seiner Sprache einen Beweis von Deutschland ausgehender Freundnachbarlichkeit erblickte. Der Aufsatz stellte den Geist eines de Ruyter und der damaligen Oranier nicht etwa mit dem Geist der preußischen Regierung unter Friedrich dem Großen oder während der Reorganisation Preußens unter Friedrich Wilhelm III. in Parallele, sondern mit dem gegenwärtig in ihr herrschenden Geiste, und er zieh Holland des Widerspruchs gegen jenen Geist, unverständigen Trotzes und unberechtigten Stolzes, wenn es den zollpolitischen Anschluß an Deutschland nicht suche und in seiner auswärtigen Politik unserer Initiative sich nicht fügen werde. Ich finde es durchaus begreiflich, daß die Holländer für eine Freundnachbarlichkeit, die sich in solchen Worten äußert, nicht das Geringste übrig haben. Will man der Annäherung beider Länder wirklich dienen, so muß man die Diskussion von diesem leidenschaftlichen Ton zurückführen auf eine ruhige und sachliche Aussprache, gleichsam ohne nationale Voreingenommenheit das Für und Wider erörtern und dann das Fazit ziehen. Stellte sich dabei heraus, daß das Bündnis beider Staaten ihnen nicht zum Segen gereichen könnte, so würde selbst ein solches Ergebnis, wenn es gefunden wäre in leidenschaftsloser, ruhiger Würdigung, mit dem richtigen Takt und Verständnis für den Charakter der beiden Völker und für das, was ihnen heilig ist, dennoch zu ihrer Annäherung beitragen. Umgekehrt müßte die glühendste Anpreisung des Bündnisses, wenn sie jener Voraussetzungen entbehrte, nur abstoßend statt anziehend wirken.

Ich will nun versuchen, den Bündnisgedanken in der ersteren Weise einer Betrachtung zu unterziehen: so weit mir das möglich ist. Weil ich kein unbeteiligter Dritter, sondern Angehöriger des einen beteiligten Volkes bin, wird natürlich meinen Ausführungen immer etwas anhaften vom Erdgeruch

der vaterländischen Scholle, auf der ich stehe. Aber das wird gerade in holländischen Augen um so weniger ein Nachteil sein, als die große Geschichte dieses kleinen Volkes ihm ein lebendiges Vaterlandsgefühl und warmes Verständnis für das nationale Empfinden Anderer gegeben hat. —

Man pflegt ein Bündnis zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden mit der Erwägung zu begründen, daß das kleine Niederland mit seinen fünf Millionen Bewohnern außer stande sei, seinen außerordentlich umfangreichen Kolonialbesitz, der mit dem französischen nach dem englischen der wertvollste in der ganzen Welt ist, mit seinen eigenen Machtmitteln gegen etwaige Eroberungsgelüste einer Großmacht auf die Dauer zu behaupten. Seine Kriegsflotte, die ehemals den Niederlanden die Vorherrschaft zur See und im Welthandel sicherte, dann aber, schon seit 1713, trotz des größten Kapitalüberflusses von den Generalstaaten in kurzsichtiger Verblendung vernachlässigt wurde, betrage heute an Tonnenzahl und Pferdekräften noch nicht ein Drittel der unsrigen. Sie würde außer stande sein, die Kolonien gegen die englische oder amerikanische Flotte zu halten, möglicherweise sogar im Kampf mit der jungen asiatischen Großmacht Japan den kürzeren ziehen müssen. Den Schutz, den bei der modernen Entwicklung der fremden Marinen und Landheere die eigene Kraft der kleinen Niederlande, auch wenn man sie noch so sehr anstrenge, in genügendem Maße nicht zu gewähren vermöge, den könne man nur durch Anlehnung an eine Großmacht erhalten. Die geographische Lage und historische Entwicklung weise in erster Linie auf das benachbarte Deutsche Reich als auf diejenige Großmacht hin, die am besten geeignet sei, um im Verein mit den niederländischen Streitkräften die Unabhängigkeit der Niederlande zu garantieren und ihren Kolonien Schutz zu gewähren. Unter der Voraus-

setzung ihm als Gegenleistung einzuräumender wirtschaftlicher Sondervorteile werde das Deutsche Reich um so eher hierzu geneigt sein, als es bei dem großen Wachstum seiner Bevölkerung auf das lebhafteste daran interessiert sei, die ihm verfügbare Nordseeküste zu verlängern und den Überschuß seiner wirtschaftlichen Kräfte in so aussichtsreiche Gebiete zu lenken, wie sie die niederländischen Kolonien darstellen.

Ein auf den angedeuteten Grundlagen sich aufbauendes politisches und wirtschaftliches Bündnis der beiden Länder ist in verschiedenen Formen denkbar und am meisten besprochen im Sinne eines Eintritts der Niederlande in die deutsche Wirtschaftsgemeinschaft, so daß die Angehörigen jedes der beiden Staaten in wirtschaftlicher Hinsicht aufhörten, im anderen Staate als Ausländer zu gelten, sondern den Inländern gleichgestellt wären, während gleichzeitig die militärischen Machtmittel der beiden Länder zu einer Waffenbrüderschaft für Defensivzwecke sich zusammenschlössen. So eng nun bei dieser Formulierung des Gedankens die politische Seite des Bündnisses mit der wirtschaftlichen verbunden erscheint, so ist diese Verbindung doch keine untrennbare. Ich brauche nur an unser politisches Bündnis mit Österreich-Ungarn und Italien zu erinnern, um nachzuweisen, daß Defensivbündnisse möglich sind ohne gleichzeitigen Zusammenschluß der sich vertragenden Staaten zu einer einheitlichen Wirtschaftsgemeinschaft. Ebenso gut könnten unsere wirtschaftlichen Beziehungen zu den Niederlanden ganz dieselben bleiben wie bisher oder gar sich verschlechtern und dennoch die beiden Regierungen ein politisches Schutz- und Trutzbündnis eingehen. Die hier in Betracht kommenden Zusammenhänge kann nur der vollkommen übersehen, der in die auswärtige Politik der beiden Länder eingeweiht ist. Ohne deren Kenntnis aber ist es für mich natürlich ausgeschlossen,

über ein derartiges Bündnis ein abschließendes Urteil zu fällen. Nicht das Gleiche gilt von einem wirtschaftlichen Bündnis der beiden Staaten. Hier liegen die Voraussetzungen und mutmaßlichen Folgen so offen zu Tage, daß ich es wohl wagen darf, der Frage näher zu treten, ob ein solches Bündnis möglich sei und im Interesse der beiden Völker läge. Demgemäß wird der Schwerpunkt meiner Ausführungen in dieser Untersuchung ruhen, und ich werde die politisch-militärische Seite des Gedankens nur insoweit berühren, als dies zu seinem Verständnis erforderlich ist. —

Bei einem wirtschaftlichen Bündnis zwischen den Niederlanden und dem Deutschen Reich denkt man an ein Zollbündnis im Sinne des Eintritts der Niederlande in die große deutsche Zoll- und Handelsgemeinschaft, ganz in ähnlicher Weise wie heute Luxemburg zoll- und handelspolitisch einen Teil des Deutschen Reiches bildet, kein Ausland für uns ist. Es erhebt sich nun zunächst die Frage, ob ein solcher niederländisch-deutscher Zollverein überhaupt durchführbar wäre?

Hier ist zuerst die Möglichkeit internationaler Schwierigkeiten in's Auge zu fassen. Ich glaube indessen, daß fremde Staaten aus dem Eintritt Hollands in die deutsche Zollgemeinschaft keine Veränderung ihrer Beziehungen zu dieser herleiten können. Lehrt uns doch gerade das erwähnte Beispiel Luxemburgs, daß ein fremder politisch durchaus selbständiger Staat der Zollgemeinschaft des Deutschen Reiches beitreten kann, ohne daß daraus andere fremde Staaten Vorzugsrechte für sich herzuleiten vermögen. Die Meistbegünstigungsklausel, die unsere bisherigen Handelsverträge mit fremden Nationen enthalten und die vermutlich unsere zukünftigen auch wieder enthalten werden, gewährt zwar den Vertragschließenden gegenseitig das Recht der meistbegünstigten Nation, so daß zum Beispiel eine Zoll-

ermäßigung, die das Deutsche Reich Österreich-Ungarn gewährt, von selbst auch auf alle diejenigen Staaten sich erstreckt, mit denen das Deutsche Reich im Verhältnis der Meistbegünstigung steht. Allein von dieser Meistbegünstigungsklausel könnten beim Zollanschluß der Niederlande fremde Staaten ebensowenig Gebrauch machen, wie sie auf den Zollanschluß Luxemburgs von ihnen auch nicht angewandt werden konnte. Denn es ist allgemein anerkannt, daß die Meistbegünstigungsklausel sich nur auf Staaten mit selbständigen Zollsystemen bezieht, daß hingegen die Aufhebung von Zöllen, wie sie durch die Zolleinigung und Aufhebung der Zollgrenze zwischen Deutschland und den Niederlanden herbeigeführt werden würde, nicht unter sie fällt.

Internationale Schwierigkeiten würde daher die Zollunion der beiden Länder nicht hervorrufen. Ebensowenig würde sie in technischer Hinsicht undurchführbar sein.

Die jetzige Zollgrenze zwischen den Niederlanden und dem Deutschen Reich wäre einfach beseitigt und die Erhebung der Zölle in den Niederlanden auf deren nicht deutsche Grenze, also die Seeküste und die belgische Grenze beschränkt. Das wäre gleichbedeutend mit einer Verringerung der niederländischen Grenzzollinie um ein Drittel und einer entsprechenden Verminderung der Kosten ihrer Zollerhebung. In derselben Weise würde für das Deutsche Reich diese Verringerung in dem Verhältnis sich ergeben, in welchem die heutige deutsch-niederländische Zollgrenze zur gesamten deutschen Zollgrenze steht. Die Abrechnung über die fortan gemeinschaftlichen Zolleinnahmen und deren Verteilung auf beide Staaten würde in jährlich wiederkehrenden Konferenzen deutscher und niederländischer Beamten vorgenommen werden und als Verteilungsmaßstab, wie bei der Verteilung auf die deutschen Bundesstaaten und Luxemburg, die Kopfzahl der Bevölkerung anzuwenden sein.

Wie diese gemeinschaftliche Abrechnung kein Hindernis für die Zolleinigung der beiden Länder darböte, so könnte auch die große Verschiedenheit ihrer Steuersysteme sich ihr nicht in den Weg stellen. Gewiß fordert die Steuertheorie für solche Fälle ein bestimmtes Verhältnis zwischen Außenzöllen und inneren Verbrauchssteuern in den beteiligten Ländern. Aber damit ist keineswegs gesagt, daß der Zutritt der Niederlande zur deutschen Zollgemeinschaft die Umänderung ihrer inneren Verbrauchssteuern nach dem Muster der deutschen voraussetze. Sind wir doch in unserem Vaterlande längst an die Übergangsabgaben gewöhnt, die zum Beispiel bei der Biersteuer die Steuerdifferenz zwischen Bayern und Norddeutschland ausgleichen. Die Einführung solcher Übergangsabgaben im Verkehr zwischen Holland und Deutschland würde es ermöglichen, daß jeder der beiden Staaten sein bisheriges Steuersystem unverändert ließe.

Nach dem Gesagten stößt die Durchführbarkeit der Zollunion in internationaler Hinsicht auf keine Schwierigkeiten, und in technischer auf keine solchen, die bei gutem Willen der Beteiligten sich nicht überwinden ließen. Gilt nun das Gleiche in materieller Beziehung? —

Man hat berechnet, daß durch den Eintritt der Niederlande in die deutsche Zollgemeinschaft sich für sie eine Bruttozolleinnahme von 43 Millionen Mark ergeben werde. Das bedeutet gegenüber ihrem Budget für 1900 mit 15,13 Millionen Mark (8 917 000 Gulden) Zollertrag, ein Mehr von fast 28 Millionen Mark. Die Richtigkeit dieser Rechnung ist offenbar an eine Voraussetzung geknüpft, in der ich die hauptsächlichste materielle Schwierigkeit der Zollunion erblicke. Diese Voraussetzung ist der bestehende deutsche Zolltarif und die Unterordnung der Niederlande unter ihn. Mit anderen Worten: die Niederlande sind heute ein Land des Freihandels, Deutsch-

land hingegen ist ein Land des Schutzzolls, das sicher nicht im Begriffe steht, seine Schutzzollbarriere zu ermäßigen. Die Zollunion beider Länder ist daher nicht gleichbedeutend mit dem Übergang des deutschen Reiches zum Freihandel der Niederlande, sondern umgekehrt mit dem Eintritt der Niederlande in die deutsche Schutzzollgemeinschaft und mit einer, in der Notwendigkeit gegenseitiger Rücksichtnahme liegenden Einschränkung der freien Selbstbestimmung beider Staaten in Fragen der Handels- und Zollpolitik.

Was zunächst diese Einschränkung anlangt, so erscheint es ausgeschlossen, die hier vorliegende Schwierigkeit so zu lösen wie bei Luxemburg, das innerhalb der deutschen Zollgrenze liegt, aber die Führung der Zoll- und Handelspolitik ganz dem Deutschen Reiche überläßt. Den Niederlanden würde ein Mitbestimmungsrecht einzuräumen sein, das sie zum Beispiel durch eine Vertretung im Bundesrate geltend machen könnten. Jeder der beiden Staaten sähe infolgedessen seine frühere Selbstbestimmung durch die Rücksichtnahme auf den andern eingeschränkt; in welchem Maße, das ist heute noch eine Doktorfrage, die verschiedene Möglichkeiten ihrer Lösung zuläßt. Um nur eine zu erwähnen, erinnere ich an die vertragsmäßige Stabilisierung der Grundlagen, auf der seit 1867 ein ähnliches Verhältnis zwischen Österreich und Ungarn beruht. Ich brauche hierauf nicht näher einzugehen; worauf es mir allein ankommt, das ist die Hervorhebung dieser meines Erachtens unvermeidlichen Konsequenz der Zolleinigung, um an sie die Frage zu knüpfen, ob das hierin liegende Hindernis ein unüberwindliches ist oder nicht? Meiner Meinung nach kann man auch hier nur antworten: bei einigermaßen gutem Willen der Beteiligten kann es sicher überwunden werden. Nicht hierin, in der Frage des gegenseitigen Mitbestimmungsrechtes bei der Zoll- und Handelspolitik, liegt die hauptsächlichste materielle Schwierigkeit

des Zollbündnisses, sondern sie liegt in der Notwendigkeit für die Niederlande, ihren Freihandel aufzugeben, wenn sie der Schutzzollgemeinschaft des Deutschen Reiches beitreten wollen.

Erscheint nun zwar die Preisgabe ihres Freihandelssystems heute dadurch erleichtert, daß seit dem Sturz der liberalen Regierung im Sommer 1901 die dem Schutzzoll durchaus nicht abgeneigten klerikalen Parteien die Zügel der Regierung führen, so werden doch auch diese zu einer Zollunion mit Deutschland nur unter der Voraussetzung sich entschließen, daß sie davon für ihr Vaterland mehr Nutzen als Schaden erwarten. Ebenso wird das Deutsche Reich nur dann geneigt sein, mit den Niederlanden eine Wirtschaftsgemeinschaft zu bilden, wenn es hiervon größeren Nutzen sich verspricht als von der Fortsetzung des bisherigen Zustandes. So beantwortet sich die Frage nach der materiellen Durchführbarkeit des Bündnisses durch die andere, ob seine Vorteile seine Nachteile überwiegen.

Ich beginne mit denen, die sich für die Niederlande ergeben würden.

Hier hat unsere Betrachtung davon auszugehen, daß der Übergang der Niederlande zum Schutzzoll, wenn sie nicht gleichzeitig in die deutsche Zollgemeinschaft einträten, sondern selbständig blieben, ihnen zweifellos zum Schaden gereichen müßte. Es erklärt sich dies aus dem Charakter der niederländischen Volkswirtschaft, in welcher bei weitem an erster Stelle der Handel steht, während die Landwirtschaft und mehr noch die Industrie zurücktreten. Die Landwirtschaft vermag den heimischen Bedarf ebensowenig zu decken wie die unsrige; die Industrie, die ihre wichtigsten Hilfsstoffe, insbesondere Kohlen, vom Auslande beziehen muß, exportiert Fabrikate nur ausnahmsweise und kann den heimischen Bedarf an Textilwaren, Eisen- und Stahlwaren, Luxusgegenständen so wenig befriedigen, daß solche

in sehr umfangreichem Maße eingeführt werden müssen. Eine ganz andere Bedeutung hat der Handel, infolge der geographischen Vorzüge des Landes, das im Besitz der Rheinmündung, die Brücke zwischen England und Deutschland und ein Thor Westeuropas darstellt für die Einfuhr überseeischer und die Ausfuhr europäischer Waren. Recht eigentlich ein Land des Durchgangsverkehrs und des Zwischenhandels, würde sein innerer Markt bei der geringen räumlichen Größe der Niederlande und ihrer kleinen Bevölkerung nicht groß genug sein, um auf die Dauer der nationalen Industrie den zu ihrer Erstarkung erforderlichen genügenden Absatz zu sichern; die Niederländer müßten sich daher in ihr eigenes Fleisch schneiden, wollten sie durch Schutzzölle ihre Industrie in die Höhe bringen.

Ganz anders lägen aber die Dinge, wenn mit ihrem Übergange zum Schutzzoll sich gleichzeitig ihr Absatzgebiet erweiterte, wie dies mit ihrem Eintritt in die deutsche Zollgemeinschaft der Fall wäre. Dadurch würde ihnen ein innerer Markt von 56 Millionen Menschen hinzuwachsen, eine dauernde Vermehrung ihrer Produktivkraft stünde in sicherer Aussicht. Ich bezweifle nicht, daß hierdurch ein Vorteil der niederländischen Industrie sich darböte, der den infolge der landwirtschaftlichen Schutzzölle für sie gleichzeitig eintretenden Nachteil höherer Arbeitslöhne mehr als ausgleichen würde. Ja, es könnte sogar in einzelnen Gewerbszweigen zu einer empfindlichen Konkurrenzfür die entsprechenden deutschen Gewerbszweige kommen. Wie heute beispielsweise im Schiffbau unsere rheinischen Werften ein wirksamer Wettbewerb mit den holländischen unmöglich ist, so würden in Zukunft auf verschiedenen anderen Industriegebieten ähnliche Konkurrenzverhältnisse sich ergeben.

Das mit dem Zollanschluß verbundene Steigen der Lebensmittelpreise in den Niederlanden würde der dortigen

Landwirtschaft nützen und aus dem angeführten Grunde, weil es zusammenträfe mit einer gewaltigen Erweiterung des holländischen Absatzmarktes, ihrer Industrie nicht schaden. Ebensowenig würde der niederländische Handel durch die Zollunion leiden. Im Gegenteil. Denn einerseits wüchse ihm die Transportmenge hinzu, die durch die jetzt noch so gut wie nicht vorhandenen Erzeugnisse der niederländischen Industrie dargestellt würde, mit andern Worten: der niederländische Handel, der heute noch vorwiegend Durchgangs- und Zwischenhandel mit fremden Erzeugnissen ist, würde daneben in viel höherem Maße als gegenwärtig auch Eigenhandel sein. Es würde ferner ihre Handelsbewegung mit dem Deutschen Reiche, insbesondere der Rheinverkehr, sich mächtig ausdehnen, jedenfalls nicht kleiner werden als bisher, wo ihm die Zollschranken an der niederländisch-deutschen Grenze entgegenstehen. Der Durchgangsverkehr bliebe mindestens derselbe, höchstens könnte man eine Beeinträchtigung des Zwischenhandels besorgen, der fremde Erzeugnisse nach den Niederlanden bringt und sie von dort wieder ausführt. Aber es wäre ja gar nicht nötig, daß derartige Handelsgegenstände, die heute so gut wie zollfrei eingehen, in Zukunft von den Zöllen getroffen würden. Durch Einrichtung eines Freihafens, der besonders in Rotterdam leicht herzustellen ist, ließe sich jede Beeinträchtigung des Zwischenhandels, wie die Erfahrung in Hamburg lehrt, mit dem besten Erfolge verhindern. Würde dennoch, wider alles Erwarten, ein Teil des Zwischenhandels den Niederlanden verloren gehen, so würde doch ihr Handel im ganzen darunter nicht leiden, denn er fände eine mehr als ausgleichende Entschädigung durch die als Folge der Aufhebung der deutsch-niederländischen Zollgrenze eintretende Zunahme des Verkehrs mit dem Deutschen Reiche.

Zugleich wäre diesem Verkehre in der Zollunion die beste Garantie ungestörter Fortdauer geboten. Auf seine Größe und seine Zusammensetzung kann ich hier nicht näher eingehen; sie finden ausführliches darüber in der statistischen Studie Ihres jungen Landsmanns Dr. Stubmann, der in einer jüngst erschienenen Abhandlung des staatswissenschaftlichen Seminars der Universität Jena[1]) Holland und Deutschland in ihrem gegenseitigen Warenverkehr dargestellt hat. Nach der Statistik stehen unter den niederländischen Handelsbeziehungen die deutschen durchaus an erster Stelle. Ohne die Zollunion behielte natürlich das Deutsche Reich freie Hand, seine Handels- und Verkehrspolitik gegenüber den Niederlanden so einzurichten, daß ein erheblicher Teil der Bedeutung, die heute Rotterdam, Amsterdam und der holländische Handel überhaupt für uns haben, auf Antwerpen, Emden, Bremen und Hamburg überginge. Zwar würden auch beim Zollanschluß Hollands unsere Kanalbauten und die Verbesserung des Emdener Hafens wie des Dollart nicht eingestellt werden, sondern ihren Fortgang nehmen, aber sie kämen dann ebenso den holländischen Schiffen wie den unsrigen zu gute, während ohne die Zollunion eine Holland beeinträchtigende Gestaltung nicht ausgeschlossen ist.

Wenn nun auch die Gefahr einer solchen Gestaltung für Holland in den geographischen Verhältnissen, insbesondere in der Lage der Rheinstraße und ihrer Zufuhrgebiete ihre natürliche Grenze findet, so ist sie doch keineswegs eine bloß theoretische, wie ein Blick auf die heutigen preußischen Eisenbahntarife, insbesondere die Seehäfen-Ausnahmetarife, beweist. Namentlich der wichtige Handel, den bisher Holland zwischen den Ostsee-

[1]) Abhandlungen des staatswissenschaftlichen Seminars zu Jena, herausgegeben von Prof. Dr. J. Pierstorff. Erster Band, erstes Heft. Jena. G. Fischer 1901.

ländern und Rheinland-Westfalen vermittelte, erscheint bedroht durch unsere Kanal- und Eisenbahn-Politik; er könnte den Holländern zu einem großen Teile entzogen werden, ohne daß es hierzu erst der Verwirklichung des Projektes einer deutschen Rheinmündung bedürfte.

Die dargelegten günstigen Wirkungen der Zollunion, die ich in Übereinstimmung mit den unbefangensten Beurteilern des Problems annehme, haben, wie alles in der Welt, freilich auch ihre Kehrseite. Man könnte sagen, daß sie erkauft wären durch ein Opfer der Gesamtheit, die die infolge der Schutzzölle steigenden Preise der Lebensmittel und der industriellen Erzeugnisse zu tragen hätte, und man könnte dieses Opfer für größer halten als jenen Gewinn. Ich kann mich dieser Meinung nicht anschließen. Nicht etwa deshalb, weil es sich hier um die strittigsten Punkte der volkswirtschaftlichen Theorie handelt, und es daher möglich wäre, die Steigerung der Preise für die landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugnisse in Abrede zu stellen. Ich halte vielmehr im vorliegenden Falle die Preissteigerung der Lebensmittel, die heute in Holland besser und zum teil auch billiger als bei uns sind, für sicher und die einer Reihe von industriellen Erzeugnissen für nicht unwahrscheinlich. Ich sehe aber dennoch den Nutzen der Zollunion für die Niederlande für weit erheblicher an als diesen Nachteil, weil ich in der durch die Union bewirkten gewaltigen Erweiterung des der niederländischen Volkswirtschaft zur Verfügung stehenden Lebensraumes um 540000 qkm mit 56 Millionen Bewohnern den ausschlaggebenden Faktor einer natürlichen und auf dauernde Grundlagen gestellten wirtschaftlichen Entwickelung der Niederlande erblicke. Durch den Zollanschluß würde die niederländische Volkswirtschaft eine dauernde Vermehrung ihrer Produktivkraft erfahren und die für ihre allseitige Entwickelung erforderlichen natürlichen Voraus-

setzungen verwirklicht sehen; was die Natur dem kleinen Lande versagte, das fände die Thatkraft seiner Bewohner nun auf dem mit ihm wirtschaftlich geeinten deutschen Boden; es wiederholte sich gewissermaßen im großen, was im kleinen in den Jahren 1815—30 infolge der damaligen Einigung Hollands mit dem heutigen Belgien der Fall war, jedoch mit dem wesentlichen Unterschiede, daß hier nicht ein germanisch-protestantisches und ein romanisiertes katholisches Volk, sondern zwei germanische und in religiöser Beziehung gleichartig zusammengesetzte Völker vereinigt würden zu einer einzigen Volkswirtschaft.

Hierin liegt meines Erachtens der wichtigste Nutzen der Zollunion für die Niederlande. —

Man pflegt für sie nun noch andere Vorteile als die dargelegten hervorzuheben. Insbesondere haben niederländische Anhänger des Gedankens eine Reihe günstiger Folgen betont, die Sartorius von Waltershausen in seinem zusammenfassenden Überblick in der Zeitschrift für Sozialwissenschaft folgendermaßen aufzählt:

Wegfall der Erschwerungen für die holländische Vieheinfuhr nach Deutschland. Absorption der Arbeitslosen in den holländischen Städten durch Erstarkung der eigenen Industrie und durch die deutsche. Ersatz der jetzigen unvollkommenen, durch die Kleinheit Hollands bedingten Bestimmungen über den Schutz der Erfindungen durch ein neues Patentgesetz und Verträge mit anderen Staaten. Unabhängigkeit vom englischen Seekabelverkehr, falls die deutsche Linie durch Kleinasien zum persischen Golf geführt wird und von dort mit Sumatra verbunden. Schutz der niederländischen Industrie durch deutsche Konsuln, die die jetzt nicht ausreichenden niederländischen Konsulate im Auslande ergänzen. Die Benutzung deutscher Unterrichtsanstalten, besonders der technischen Hochschulen, durch junge Hollän-

der, da die Bildungsmittel im eigenen Lande nicht genügen. Einführung rationeller sozialpolitischer Gesetzgebung und Anlehnung an deutsche Einrichtungen, Fabrikgesetzgebung, Arbeiterschutz, Versicherung. Anschluß an das deutsche Währungssystem. Gemeinsame Eisenbahntarifpolitik mit Deutschland. Gemeinsame Ausbaggerung und Ausnutzung des Emdener Dollart. Deutsch-niederländischer Postverein nach Analogie des deutsch-österreichischen.

Es würde zu weit führen, wollte ich auf diese Vorteile näher eingehen; zum Teil sind sie außerdem solche, die für Holland auch ohne die Zollunion erreichbar sind. So wenig ich die Bedeutung dieser günstigen Folgen und insbesondere den Nachdruck verkenne, den ihre Verwirklichung durch das Schwergewicht des Anschlusses an das Deutsche Reich erhalten würde, so vermag ich doch in ihnen keine Vorteile von ausschlaggebendem Charakter zu erblicken. —

Das Gleiche scheint mir von einer anderen Folge für die Niederlande zu gelten. Man erwartet von der wirtschaftlichen Vereinigung beider Länder auch die Einbeziehung ihrer Kolonialgebiete in die gemeinschaftliche Zollgrenze und eine größere Beteiligung deutscher Kapitalkraft und deutscher Arbeit bei der Ausbeutung der niederländischen Kolonien.

Ich teile diese Erwartung insofern nicht, als ich an eine zollfreie Behandlung deutscher Waren bei der Einfuhr in die niederländischen Kolonien, niederländischer Waren bei der Einfuhr in die deutschen und der kolonialen Produkte bei der Einfuhr in die Mutterländer nicht zu glauben vermag. Wie heute die holländischen Kolonien sowohl als die unserigen selbständige Zollgebiete bilden ohne differentielle Begünstigung des Mutterlandes, so wird es vermutlich bei der großen Bedeutung der Zolleinnahmen für die Staatsfinanzen auch in Zukunft bleiben.

Dagegen halte ich jene Erwartung insoweit für zutreffend, als sie eine größere Beteiligung deutscher Kapitalkraft und deutscher Arbeit bei der Ausbeutung der niederländischen Kolonien prophezeit. Wenn man nun aber in dieser sehr wahrscheinlichen Folge der Zollunion einen Vorteil für die Niederlande erblickt, weil sie nämlich allein außer stande seien, ihr ungeheures Kolonialreich in zufriedenstellender Weise zu bewirtschaften, so erinnert diese Betrachtungsweise doch stark an die Auffassung eines kinderreichen Verwandten, der es sich im Hause seines Vetters bequem machen will mit der Motivierung, es sei zu groß für dessen Bedürfnisse. Der kühne Wagemut und die zähe Thatkraft, mit denen die Holländer aus der ehemals spanisch-portugiesischen Interessensphäre ihr wundervolles Kolonialreich herausgearbeitet haben, und das unleugbare Geschick, mit dem sie ihre ausgedehnten Besitzungen verwalten und bewirtschaften, sind gewiß kein genügender Titel, um darauf den Anspruch ungestörten Besitzes für ewige Zeiten zu gründen, auch dann noch, wenn in dem kleinen Volke die Tugenden der Väter längst erstorben sind. Was du ererbt von deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen. Aber ebensowenig läßt die außerordentliche Größe des niederländischen Kolonialreiches im Verhältnis zur Größe des Mutterlandes seine Mitbewirtschaftung durch eine fremde Nation an sich schon als einen Vorteil für die Niederlande erscheinen. Unbefangene Beurteilung wird hierin einen Vorteil für die Niederlande erst dann erblicken können, wenn die fremde Nation bei der Mitbewirtschaftung sich so beträgt, daß ihre Mitarbeit den Kolonien und dem Mutterlande auch wirklich zum Segen gereicht.

Erst vor einigen Monaten bin ich aus dem holländischen Ostindien heimgekehrt. In der That sind die reichen Schätze dieser wunderbaren Inseln noch bei weitem nicht gehoben. Bei-

spielsweise ist noch kaum $^1/_4$ % der Fläche des ganzen Archipels bergmännisch untersucht worden. Man empfängt den Eindruck eines ungeheuren Reservefonds für die Kapitalkraft und den Unternehmungsgeist kommender Geschlechter sowohl als für die Ausdehnung der stark wachsenden und zum Teil sehr zahlreichen Eingeborenen. Ein unermeßliches Feld für die Bethätigung aller jener Eigenschaften des niederländischen Volkscharakters bietet sich hier, die dem kleinen Volke eine so glorreiche Vergangenheit, einen so ehrenvollen Platz in der Geschichte der Menschheit gesichert haben, und die auch in unseren Tagen wieder in seinen südafrikanischen Abkömmlingen in so erhebender Weise hervorgetreten sind. Möchten die Bewohner des Mutterlandes niemals aufhören, sich der großen Lehre ihrer Geschichte zu erinnern, die mit flammenden Lettern im Herzen jedes Niederländers eingetragen sein sollte: daß vor allem der Erwerb der ostindischen Besitzungen es war, der den drohenden Ruin des Mutterlandes verhinderte und es emporhob zu der wirtschaftlichen und politischen Größe, die es dann fast zwei Jahrhunderte hindurch besessen hat. Große und glänzende Aufgaben harren heute noch ihrer Erfüllung in den niederländischen Kolonien. Nicht bloß wirtschaftliche, sondern auch soziale, Aufgaben auf allen Gebieten der Verwaltung, der Wissenschaft und der Kunst, wie sie aus der Berührung eines Kulturvolkes der gemäßigten Zone mit Völkern der Tropen hervorgehen, die teils noch auf der niedrigsten Stufe menschlicher Entwickelung stehen, zum größeren Teile aber schon eine vorgeschrittenere Gesittung zeigen, die ihren Höhepunkt in einer Art asiatisch-europäischer Halbkultur zur Zeit auf Java erreicht. Die Zeiten, in denen es sich nur um wirtschaftliche Ausbeutung der Kolonien handelte, sind heute vorüber. Hier weniger, dort mehr durchtränkt sich der Gedanke der Kolonialherrschaft mit dem Gedanken einer sitt-

lichen Pflicht, die der Herrscher gegenüber dem Beherrschten erfüllen muß. Auch in den Niederlanden ist in der kolonialen Politik eine ethische Richtung hervorgetreten, die die besten Elemente zu ihren Anhängern zählt. Je mehr es ihr gelingt, in ihrem Sinne erfolgreich Propaganda für die Kolonien zu machen, desto wahrscheinlicher wird es, daß das niederländische Kolonialsystem, wie es, mit dem Maßstabe der Vergangenheit gemessen, ein leuchtendes Vorbild schon gewesen ist, auch vor den höheren Anforderungen der Zukunft sich als das beste erweist. Dann werden die Bewohner der Kolonien, überzeugt, daß sie unter keinem anderen Szepter ein so glückliches Dasein führen würden wie unter dem der anmutigen Königin der Niederlande, niemals die Neigung empfinden, ihren Herrscher zu wechseln oder sich unabhängig zu machen. Im Segen der niederländischen Herrschaft für ihre Kolonien liegt die beste Garantie gegen ihren Abfall vom Mutterlande.

Dieser Segen muß aber dem Empfinden der Niederländer gefährdet erscheinen, wenn sie es nicht mehr, wie gegenwärtig, in der Hand hätten, die Zulassung von Angehörigen fremder Nationen in der Weise zu regulieren, wie dies ihnen im Hinblick auf die allgemeinen Interessen wünschenswert erscheint. Der Vorteil unbeschränkter Zulassung deutscher Staatsangehöriger, wie man ihn als eine Konsequenz der Zollunion denken könnte, läge meines Erachtens in erster Linie nicht auf der niederländischen, sondern auf unserer Seite, und es hinge erst von den deutschen Leistungen in Ostindien ab, ob der uns erwachsende Vorteil zugleich ein solcher für die Niederlande wäre. Wie groß ungefähr der Nutzen für uns Deutsche sein würde, geht indirekt daraus hervor, daß wir nach der Statistik zwar heute schon im holländischen Ostindien von allen fremden Nationen die am stärksten vertretene sind, aber doch nur 1200 Köpfe gegen 60000

Niederländer europäischer und indischer Herkunft zählen auf einem Territorium von der fast vierfachen Größe unseres Vaterlandes.

Ist hiernach der Spielraum für deutsche Mitarbeit noch außerordentlich groß, so liegt es doch menschlich nahe, zu verstehen, daß der Gedanke einer Ausfüllung dieses Raumes durch deutsche Staatsangehörige den Niederländern nicht als ein Vorteil, sondern als ein Opfer erscheinen muß, als ein Preis, durch den sie, in der üblichsten Fassung des Bündisgedankens, den militärischen Schutz ihrer Kolonien und ihrer Unabhängigkeit durch das Deutsche Reich erkaufen würden. Und dieses Opfer muß von ihnen außerdem noch als ein möglicherweise vergebliches angesehen werden, unter der Voraussetzung nämlich, daß die Deutschen sich nicht darauf beschränken würden, Schutz zu gewähren. Wer bürgt uns dafür, so wird das niederländische Empfinden immer wieder fragen, daß nicht eines Tages aus dem deutschen Schutz eine deutsche Schutzherrschaft sich entwickelt? Wenn es die Deutschen ebenso machten wie unsere englischen Vettern, die vor hundert Jahren aus reiner Freundschaft unsere Kolonien so gut bewacht haben, daß sie einen Teil von ihnen uns wiederzugeben ganz vergessen haben? Und wird nicht überhaupt die Zollunion mit dem großen Nachbar den Verlust unserer politischen Selbständigkeit nach sich ziehen? Lehrt nicht die Geschichte des deutschen Zollvereins, daß die wirtschaftliche Einigung nur eine Vorstufe der politischen bildet?

So vollkommen ich es für ausgeschlossen halte, daß jemals das Deutsche Reich das kleine Holland seinen Grenzen einverleibt und ihm seine Kolonien nimmt, so begreiflich erscheint mir doch der von ausländisch-feindlicher Seite geflissentlich genährte Glaube, daß das Deutsche Reich lüstern nach den holländischen Kolonien schiele, und die Furcht der Holländer vor Beeinträchtigung

ihrer Selbständigkeit. Darüber dürfen wir uns keinem Zweifel hingeben: die grandiose Entwicklung unserer Volkswirtschaft, seitdem die deutschen Stämme sich 1870 zusammenschlossen, hat zwar in der ganzen Welt uns unverhohlene Bewunderung eingetragen, aber nirgends haben wir es verstanden, uns aufrichtige Freunde zu erwerben, es sei denn, daß man die amtlich betonte Freundschaft zu England hierher rechne, was ich meinerseits nicht für richtig halten kann. Nun giebt es zwar in der ganzen Welt keine dauernden Freundschaften zwischen verschiedenen Nationen, aber ich meine doch, daß das Maß der Abneigung, das man uns gegenüber empfindet, zur Zeit nur noch von dem übertroffen wird, das die Engländer ihrem Buren-Kriege zuzuschreiben haben. Man fühlt sich bedrückt durch unser Wachstum, betrachtet vielfach, wie ich noch neulich aus dem Mund einflußreichster Ausländer selbst gehört habe, unseren Kaiser als moralisch verantwortlich für den Krieg in Südafrika und erblickt in der preußischen Bureaukratie und Polizeigewalt die natürlichen Feinde freier bürgerlicher Entwicklung. Charakteristisch für diese Stimmung ist der bange Vergleich, den vor anderthalb Jahren in unserer Zeitschrift „Die Nation"[1]) ein früherer holländischer Minister des Inneren anstellte, indem er fragte, wenn schon in England, wo scheinbar der Einzelwille nichts gelte, die Verirrung eines einzigen Ministers das ganze Volk in ein so abenteuerliches Unternehmen wie den Krieg gegen die Burenrepubliken habe stürzen können, was dann wohl alles bei uns in Deutschland erst als möglich anzusehen sei, wo nach einer in einflußreichen Kreisen herrschenden Theorie der Wille eines Einzelnen als höchstes Gesetz gelte.

Wenn derartige Erwägungen, wie ich anzunehmen Grund

---

[1]) Nr. 35. 36. 1900. S. van Houten, Deutschland und Holland.

habe, in der Stimmung der Niederlande uns gegenüber zur Zeit die vorherrschenden sind, so ist damit natürlich nicht zugegeben, daß sie alle einen zureichenden Grund haben, und noch weniger, daß das Hauptmotiv dieser Stimmung, die Furcht vor dem preußischen Unteroffiziersgeiste, für den vorliegenden Fall der Zollunion beider Länder ein unüberwindliches Hindernis darstellt. Der Meinung bin ich zwar, daß in Holland, England, den Vereinigten Staaten die freie Entfaltung der Persönlichkeit polizeilicher Fürsorge weniger ausgesetzt ist als bei uns, daß speziell auch in Holland das Maß bürgerlicher Freiheit ein größeres ist. Aber die Zollunion würde nicht das Grab dieser Freiheit werden, niemals die freie Selbstbestimmung des holländischen Volkes in seinen eigenen Angelegenheiten schmälern. Die Holländer würden noch unabhängiger sein, als dies z. B. heute Bayern und Sachsen im Reichsverbande sind, und das leuchtende Vorbild, das sie mit der Entbehrlichkeit der Polizei und der Bureaukratie in vielen Dingen des menschlichen Lebens, wo sie unsere Regierungen heute noch für unentbehrlich erachten, fortfahren würden, uns zu geben, das würde, wie ich zuversichtlich hoffe, schließlich auf unsere inneren Verhältnisse zurückwirken, uns zu größerer Freiheit erziehen, als wir sie gegenwärtig noch genießen.

So vermag ich meinerseits in der Zollunion beider Staaten eine Gefahr für die Selbständigkeit Hollands und die politische Freiheit seiner Bürger nicht zu erblicken. Im übrigen würde dem Nachteil des Bündnisses für die Niederlande, der Preissteigerung der Lebensmittel und eines Teiles der industriellen Erzeugnisse, sein Nutzen für Landwirtschaft, Industrie und Handel gegenüber treten, und die niederländische Volkswirtschaft im Ganzen würde unleugbar und außerordentlich gewinnen durch die gewaltige Erweiterung ihres Lebensraumes. —

Ich wende mich nun von der Bedeutung der Zollunion für die Niederlande zu den Vorteilen und Nachteilen, die sie für unser Vaterland mit sich brächte.

Hier kann ich mich viel kürzer fassen, weil die Folgen für uns sich vielfach mit denen für die Niederlande auf das engste berühren. So brauche ich auf die eben besprochene Wirkung einer größeren Bethätigung deutscher Kapitalkraft und Arbeit in den niederländischen Kolonien nicht noch einmal zurückzukommen. Einen weiteren und wohl den hauptsächlichsten Nutzen der Zollunion für uns hat man darin erblickt, daß fortan die Mündung des größten deutschen Stromes in dem Besitze einer nun mit uns wirtschaftlich geeinten Macht sich befände, und daß die für uns nutzbare Seeküste eine bedeutsame Verlängerung erführe bis zu jenem Meeresgebiet zwischen den belgischen, französischen und englischen Häfen, das man als Brennpunkt des Weltverkehrs bezeichnet. Zweifellos läge hierin ein nicht zu unterschätzender Gewinn für unseren Handel wie für unsere Seemachtstellung. Der Rhein wäre zwar nicht deutsch bis zur Mündung, aber seine Nutzbarkeit für unsere Volkswirtschaft wäre ganz dieselbe, als wenn er thatsächlich ein deutscher Strom bis zur Mündung wäre. Die Niederlande könnten fortan unseren Handel und unsere Schiffahrt auf ihm nicht mehr behelligen, wie sie das in früheren Zeiten nicht selten gethan haben. Die Verlängerung unserer Nordseeküste wäre namentlich dann bedeutungsvoll, wenn neben dem wirtschaftlichen Bündnis ein politisches einherginge und die holländischen Häfen unseren Kriegsschiffen ebenso offen stünden wie den holländischen. In ganz ähnlicher Weise, wie ich dies für die Niederlande hervorhob, würde endlich auch für uns die Beständigkeit der gegenwärtigen freundschaftlichen Behandlung unserer Schiffahrt und unseres Handels seitens der Niederlande infolge der Zollunion

gesichert erscheinen und vermutlich ein großer Aufschwung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen einsetzen. —

Den angedeuteten Vorteilen pflegt man auch Nachteile gegenüberzustellen. Man meint, die infolge der Zollunion erstarkende holländische Industrie werde einzelnen unserer Gewerbszweige eine vernichtende Konkurrenz bereiten, und die deutschen Seehäfen Emden, Bremen, Hamburg würden unter der Konkurrenz der holländischen, namentlich Rotterdams, sehr leiden.

Daß einzelne unserer Gewerbszweige möglicherweise geschädigt würden, wie zum Beispiel unsere Schokoladefabrikanten bereits die ganze deutsche Kakaoindustrie durch das Zollbündnis gefährdet sahen, ist nicht unwahrscheinlich. Aber umgekehrt würden andere Gewerbszweige durch gesteigerten Absatz nach Holland auch einen Gewinn haben, und den deutschen Schädigungen stünden auch solche auf holländischer Seite gegenüber. Derartige Verschiebungen sind bei jeder Aufhebung einer Zollgrenze unvermeidlich, die einen gewinnen, was die anderen verlieren. Einen durchschlagenden Grund gegen die Zollunion könnten solche, in der Regel vorübergehende Beschwerden, um so weniger abgeben, als im vorliegenden Falle der Gewinn der Gesamtheit diese Benachteiligung einzelner nicht nur ausgleichen, sondern weit übertreffen müßte.

Ähnliches gilt von der Befürchtung einer empfindlichen Schädigung der deutschen Seehäfen. Es ist allerdings nicht unwahrscheinlich, daß infolge der Zollunion Rotterdam sich zum ersten Hafen des festländischen Europas entwickelt, den heute noch Hamburg bildet. Schon jetzt werden Hamburg und Bremen von Rotterdam in der prozentualen Zunahme ihres Verkehrs überflügelt, Bremen auch in der absoluten. Es erklärt sich dies durch den Vorzug der geographischen Lage Rotterdams, ein Vorzug, der auch ohne die Zollunion wirkt und nur durch

Gegenmaßregeln von deutscher Seite sich bekämpfen läßt, wie zum Beispiel durch entsprechende Eisenbahn- und Schiffahrts-tarife oder gar durch die Verlegung der Rheinmündung auf deutsches Gebiet. Man hat bei uns diesen Gedanken befürwortet und es eine traurige Thatsache genannt, daß unser größter Strom im Auslande münde und für unsere Seemacht wie für unseren Seehandel so gut wie nichts beitrage.

Abgesehen von der Bedenklichkeit einer derartigen Anschauungsweise, nach welcher auch die russischen Polen die Mündung der Weichsel für sich beanspruchen könnten, vermag ich nicht einzusehen, warum das Deutsche Reich, speziell das hier in Betracht kommende Preußen, die zur Verlegung der Rheinmündung erforderlichen ungeheuren Ausgaben machen sollte, so lange die Niederlande fortfahren, unseren Handel und unsere Schiffahrt so freundlich zu behandeln, wie sie dies seit 1870 gethan haben. Zudem sind von den zu berücksichtigenden deutschen Häfen Bremen und Hamburg keine preußischen und durch ihre geographische Lage auf ein ganz anderes Hinterland angewiesen als Rotterdam. Rotterdam das zukommen lassen, was ihm nach den gegebenen geographischen Verhältnissen zufallen muß, das kann Hamburg und Bremen nicht benachteiligen, ebensowenig das Deutsche Reich, wenn Rotterdam infolge des Zollanschlusses zur deutschen Wirtschaftsgemeinschaft gehört. Die Schaffung einer deutschen Rheinmündung könnte ernsthaft nur im Hinblick auf den Nutzen einer solchen für den preußischen Hafen von Emden erwogen werden, der bereits durch den Dortmund-Emskanal in einer technisch freilich noch unzulänglichen Verbindung mit dem westfälischen Industrierevier steht und vermutlich in einiger Zeit darüber hinaus auch mit dem Rhein selbst in schiffbare Verbindung gesetzt werden wird. Im übrigen ist nicht zu übersehen, daß jede Verkehrspolitik, die die deutschen Nordseehäfen

auf Kosten der holländischen stärkt, zugleich die Rheinschiffahrt benachteiligt, die zum weit überwiegenden Teile aus deutschen Schiffen besteht, und mit ihr die preußischen Rheinhäfen, so daß auch hier die einen gewinnen, was die anderen verlieren würden.

Höchst interessante Thatsachen enthält in dieser Beziehung die sehr lehrreiche Schrift von Dr. Arnecke, Syndikus der Handelskammer zu Ruhrort[1]). Aus ihnen geht hervor, daß die Tarifpolitik der preußischen Staatsbahnverwaltung ihr Ziel, die Ausfuhr der rheinisch-westfälischen Industrie unter Beiseitesetzung der Rheinschiffahrt von den niederländischen Häfen zu emanzipieren, teilweise bereits erreicht hat. Ebensowenig können wir es unbeachtet lassen, daß in der Rheinschiffahrt auch eine Rheinseeschiffahrt enthalten ist, mit anderen Worten, daß schon heute auf dem Rheine eine nicht unerhebliche Rheinseeflotte unter deutscher Flagge fährt, die den direkten Verkehr zwischen deutschen Ostsee- und Nordseehäfen mit deutschen Rheinhäfen vermittelt, so daß z. B. Köln heute nicht bloß als ein Binnenhafen, sondern zugleich als ein Seehafen erscheint, der neuerdings sogar in direkter Verbindung mit Genua, Neapel und den französischen Häfen der afrikanischen Nordküste steht. Die direkten Rheinseelinien der Gesellschaften Argo und Neptun zu Bremen, der Dampfschiffahrtsgesellschaft Hamburg und anderer deutscher Unternehmungen waren in ihrer Flotte bereits 1899 auf 30 Dampfer gestiegen, die zusammen 20000 t Tragfähigkeit hatten. Im Durchschnitt der Jahre 1894—99 haben die erst allmählich zu ihrer heutigen Anzahl angewachsenen Rheinseedampfer jener Gesellschaften jährlich 152841 t in Ein- und Ausfuhr über die Zollgrenze bei

[1]) Der Niederrhein als Ein- und Ausfuhrstraße Rheinland-Westfalens. Zweiter Jahresbericht der Handelskammer zu Ruhrort für 1899 und das 1. Vierteljahr 1900.

Emmerich gefahren. Ist es somit schon falsch, zu behaupten, daß der Rhein für unseren Seehandel nichts beiträgt, so ist umsomehr anzunehmen, daß mit der Steigerung des Verkehrs, die sich als Folge der Zollunion ergeben müßte, auch diese Bedeutung des Rheins für die deutschen Interessen noch ganz erheblich zunehmen würde. —

Wenn ich nun aus meinen Betrachtungen das Ergebnis ziehe, so erscheint ein Zollbündnis zwischen den Niederlanden und dem Deutschen Reiche bei einigermaßen gutem Willen der Beteiligten als durchführbar und im Interesse der beiden Staaten liegend. Die Vorteile überwiegen die Nachteile.

Wiewohl ich dieser Ansicht bin, halte ich aber das Zustandekommen des Bündnisses für absehbare Zeit noch für ausgeschlossen, und zwar aus folgenden Erwägungen. Zunächst deshalb, weil die mit dem Bündnis verbundene Preissteigerung der Lebensmittel und eines Teiles der industriellen Erzeugnisse in den Niederlanden sich sofort fühlbar macht und einen für jeden unmittelbar greifbaren Nachteil darstellt, die gleichzeitig eintretende Erweiterung des Lebensraumes für die niederländische Volkswirtschaft hingegen erst im Laufe der Zeit ihre segensreichen Folgen zeitigt, die außerdem nicht so unmittelbar empfunden werden können wie jene Verteuerung der Lebensmittel. Es wird daher die überwiegende Mehrheit der Niederländer, im Gegensatze zu der von mir entwickelten Auffassung, in dieser Preissteigerung einen Nachteil erblicken, der durch den Vorteil der Erweiterung des Lebensraumes um 540000 qkm nicht aufgewogen, geschweige denn übertroffen werde.

Ein fernerer Grund liegt darin, daß bei klugem Verhalten der niederländischen Politik derjenige Vorteil der Zollunion für die Niederlande, den die in ihr liegende Garantie der Beständigkeit der gegenwärtigen Verkehrsbeziehungen zum Deutschen Reiche

darstellt, zwar nicht entfällt, aber doch an Bedeutung verliert. So lange sie fortfahren, Handel und Schiffahrt so frei wie möglich zu behandeln, insbesondere keine Erschwerung für den Rheinverkehr eintreten lassen, so lange erfreut sich der deutsche Import und Export von, nach und über Holland von holländischer Seite der gleichen Bequemlichkeiten, wie wenn die holländischen Häfen deutsche wären. Allerdings nur von holländischer, nicht auch von deutscher Seite. Hieran sind aber offenbar nicht die Niederlande schuld, sondern wir selbst mit unserer Schutzzollpolitik. Im Grunde genommen hat viel weniger das Betragen der Holländer, denen wir in den drei letzten Jahrzehnten kaum noch etwas vorzuwerfen haben, den Wunsch nach einer deutschen Rheinmündung entstehen lassen, als vielmehr die in unseren Schutzzöllen gegebenen Verkehrsschranken, die wir unsererseits, wie an unseren übrigen Grenzen, so auch an der holländischen aufrichteten. Nicht der „stille Widerstand der Holländer", wie es Herr Bley in der vorhin citierten Stelle seiner Schrift ausdrückt, erschwert uns den freien Verkehr auf dem Rheine, sondern wir thun es selber, das heißt unsere Agrarier und Industriellen. Demnach würde allerdings ohne die Zollunion für die Niederlande die Gefahr einer sie benachteiligenden deutschen Verkehrspolitik bestehen bleiben, und die holländische Landwirtschaft und Industrie würden in derselben Lage wie heute sich befinden, des Schutzzolls entbehren. Aber die Holländer würden sich hierüber zu trösten wissen, weil jene Gefahr, wie ich sagte, bei klugem Verhalten ihrerseits doch sehr abgeschwächt erscheint, und weil sie in ihrer Mehrheit heute noch glauben, durch den Nichtanschluß an das Deutsche Reich ihre internationale Stellung zu kräftigen. Einigen sie sich wirtschaftlich mit uns, so erscheint es fraglich, ob sie in einem Kriege zwischen dem Deutschen Reiche und einem dritten Staate neutral bleiben

könnten. Behalten sie hingegen ihre wirtschaftliche Selbständigkeit, so wird ihnen auch ihre politische für gesichert gelten, nicht nur wegen der — völlig unbegründeten — Furcht, sie im Falle der Zollunion an uns zu verlieren, sondern auch deshalb, weil sie ohne wirtschaftliche Gemeinschaft mit uns geringere Aussicht hätten, in unsere kriegerischen Verwicklungen einbezogen zu werden. Nach dem Dafürhalten der meisten von ihnen wird ein in jeder Beziehung selbständiges Holland in der Eifersucht der ihm in Europa und Asien benachbarten Großmächte, England, Frankreich, Rußland, Deutschland und der Vereinigten Staaten, eine größere Garantie seiner Selbständigkeit besitzen, als wenn es sich mit einer dieser Mächte verbände. —

Scheint mir aus den angeführten Erwägungen und namentlich aus der früher dargelegten Stimmung der Niederlande uns gegenüber die Frage ihres Zollanschlusses zur Zeit noch eine akademische zu sein, so schließt das doch keineswegs aus, daß unvorhergesehene Ereignisse sie zu einer politischen Tagesfrage machen und schwerwiegende Gründe erzeugen können, die dann zum Abschlusse des Bündnisses führen. Man braucht kein Prophet zu sein, um die Signatur der Zukunft in einem wirtschaftlichen Kampfe ohne gleichen zu erblicken, den die smarten Amerikaner mit ihrer kolossalen Kapitalmacht gegen das alte Europa führen werden. Das wird dem alten Gedanken, den Vereinigten Staaten von Nordamerika die Vereinigten Staaten von Europa entgegenzusetzen, neues Leben einhauchen.

Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet, erscheint ein niederländisch-deutsches Bündnis in neuem Lichte, und es geht seiner Verwirklichung um so eher entgegen, je mehr es dann inzwischen gelungen sein wird, die Gefühle in den beiden Ländern in beiderseits anziehende zu verwandeln. In dieser Hinsicht erscheint die Zukunft keineswegs hoffnungslos, wie ein Blick auf

die gegenseitigen litterarischen Beziehungen lehrt. Ein Privatdozent an der Leydener Universität, Dr. Koßmann[1]), hat neulich in seiner Habilitationsrede sehr hübsch geschildert, wie noch in der ersten Hälfte des XIX. Jahrhunderts die führenden Geister drüben wie hüben sich nicht verstanden. Wie die Holländer uns Deutsche als geschmacklos, dumm und tief unter sich stehend betrachteten, so erschien uns damals die Kultur Hollands als im Humanismus stecken geblieben, seine Sprache barbarisch, das Volk reich, aber steif und kalt, kurz Holland kam uns vor wie ein China in Europa. Noch 1833 schrieb Freiligrath, man sei gewohnt, die armen, freilich etwas massiven und tölpelhaften Dutchmen mit wegwerfender Verachtung zu behandeln, und Adolf Menzel nannte die holländische Poesie eine contradictio in adjecto. Wie hat sich das heute geändert! Jenes bekannte deutsche Buch Ihres Mitbürgers, Rembrandt als Erzieher, das in 300 Seiten Schlagwörtern das niederdeutsche Element als Rettung des dekadenten Deutschtums und Rembrandt als Erzieher Deutschlands ersehnt, erlebte in drei Jahren 42 Auflagen, Hollands großer Dichter Multatuli tritt seinen Triumphzug durch Deutschland an, und umgekehrt sucht eine junge deutsche Dichterschule, Stephan George, in Niederland persönlichen Anschluß weil sie dort besser vorbereiteten Boden zu finden meint als zu Hause. Dieser auf das freudigste zu begrüßende Umschwung öffnet hoffnungsvolle Blicke für die Zukunft des Bündnisgedankens. Je mehr sich die beiden Völker geistig verstehen lernen, desto lebendiger wird bei ihnen der Wunsch ihrer Vereinigung werden.

---

[1]) Dr. E. F. Koßmann, Holland und Deutschland, Wandlungen und Vorurteile. Haag. M. Nyhoff. 1901.

Von demselben Verfasser erschienen:

Der Mittellandkanal. Vortrag, gehalten in der staatswissenschaftlichen Gesellschaft zu Jena. Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge, herausgegeben von Rud. Virchow. Heft 334. Hamburg, Verlagsanstalt und Druckerei vormals J. F. Richter. 40 Seiten. 75 Pf.

Die Entwicklung des französischen Kolonialreiches. Vortrag, gehalten in der Gehe-Stiftung zu Dresden. Mit einer Karte und zwei Nebenkarten. Dresden, v. Zahn & Jaensch. 36 Seiten. 1 Mk. 20 Pf.

Französische Agrarpolitik in Algerien. Eine kolonialpolitische Studie. Leipzig, Duncker & Humblot. 127 Seiten. 2 Mk. 80 Pf.

Geschichte der preußischen Fabrikgesetzgebung bis zu ihrer Aufnahme durch die Reichsgewerbeordnung. Auf Grund amtlicher Quellen. Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen, herausgegeben von Gustav Schmoller. 47. Heft. Leipzig, Duncker & Humblot. 202 Seiten. 4 Mk. 60 Pf.

Druck von Pöschel & Trepte in Leipzig.